

KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN KOTA DI KOTA BANJARBARU PROVINSI KALIMANTAN SELATAN

PUBLIC TRANSPORTATION PERFORMANCE IN BANJARBARU OF SOUTH KALIMANTAN PROVINCE

¹Nunuj Nurdjanah dan ²Fita Kurniawati

¹Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta-Indonesia

²Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Jl. Medan Merdeka Timur No. 5,
Jakarta-Indonesia

¹nujtea@yahoo.com

²fita.kurniawati@gmail.com

Diterima: 1 Agustus 2016, Direvisi: 8 Agustus 2016, Disetujui: 29 Agustus 2016

ABSTRACT

As a strategic area, Banjarbaru has a very important influence on the economic, social, cultural in South Kalimantan. The urban growth development of Banjarbaru were influenced by the interaction mechanism of the various related activities. In order to accelerate better interaction mechanism within those activities which are separated by distance, it requires transportation system as path connecting the origin and destination to improve people's mobility services. The urban growth of Banjarbaru has increased the travel needs which required additional public transport services. For this, the existing routes transport need to be evaluated to find out it has meet the travel needs. This study aims to evaluate the existing of public transportation and the route network as the basis for the development plan of the future urban transportation route in Banjarbaru. The research method conducted are field observations, interviews with the users and transport operators, operational survey of the public transport (including travel time, waiting time, and the passengers demand). The results of the study are the utility of public transport in Banjarbaru are still low due to the length of travel time and waiting time. Besides the limited route of public transport network services (there are only two route: route A and route B) thus there are many residential area which are not covered yet. Also, based on the preferences survey of the users, there are respondents who are not willing to use public transport by 44%.

Keywords: *performance, public transport services, Banjarbaru City*

ABSTRAK

Sebagai kawasan strategis, Kota Banjarbaru memiliki pengaruh sangat penting terhadap sektor ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan sekitar di Provinsi Kalimantan Selatan. Perkembangan pertumbuhan kota Banjarbaru dipengaruhi oleh mekanisme interaksi dari berbagai kegiatan yang saling berkaitan. Agar mekanisme interaksi antar berbagai kegiatan yang terpisah oleh jarak tersebut dapat berjalan dengan baik, maka memerlukan sistem transportasi sebagai penghubung untuk dapat meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dari daerah asal ke tujuan. Dengan semakin berkembangnya Kota Banjarbaru, kebutuhan perjalanan semakin meningkat sehingga membutuhkan penambahan jasa transportasi angkutan kota. Oleh karena itu trayek angkutan kota existing perlu dievaluasi untuk mengantisipasi peningkatan kebutuhan perjalanan. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi angkutan kota dan jaringan trayek saat ini sebagai dasar rencana pengembangan trayek angkutan kota Banjarbaru di masa yang akan datang. Metode penelitian yang digunakan adalah observasi lapangan, wawancara terhadap pengguna dan operator angkutan, serta survey operasional angkutan kota (waktu perjalanan, waktu tunggu, dan permintaan pengguna jasa). Berdasarkan hasil penelitian, persepsi pengguna Angkutan Kota Banjarbaru, tercatat responden yang tidak bersedia menggunakan Angkutan Kota Banjarbaru sebanyak 44%. Rendahnya penggunaan Angkutan Kota Banjarbaru di Kota Banjarbaru disebabkan waktu tempuh dan waktu tunggu yang lama, serta terbatasnya trayek jaringan Angkutan Kota Banjarbaru yang hanya terdiri dari dua trayek (Trayek A dan B) dan kurang menjangkau ke wilayah permukiman.

Kata Kunci: *kinerja, pelayanan angkutan kota, Kota Banjarbaru*

PENDAHULUAN

Semakin meningkatnya aktivitas perekonomian dan pembangunan di suatu wilayah maka kebutuhan perjalanan semakin meningkat. Permasalahan transportasi juga semakin bertambah seiring dengan peningkatan jumlah penduduk yang membutuhkan jasa transportasi sebagai sarana mobilitas dalam memenuhi kegiatan sehari-hari.

Kemudahan atas kepemilikan sepeda motor dan jangkauan jarak yang cukup jauh serta waktu tempuh yang lebih cepat menjadikan masyarakat perkotaan cenderung memilih menggunakan sepeda motor untuk kegiatan mereka sehari-hari. Hal ini mengakibatkan penggunaan angkutan kota semakin berkurang terlepas dari apakah angkutan kota yang

tersedia sudah memenuhi permintaan ataupun masih dalam jumlah terbatas. Kondisi tersebut juga terjadi di Kota Banjarbaru Provinsi Kalimantan Selatan.

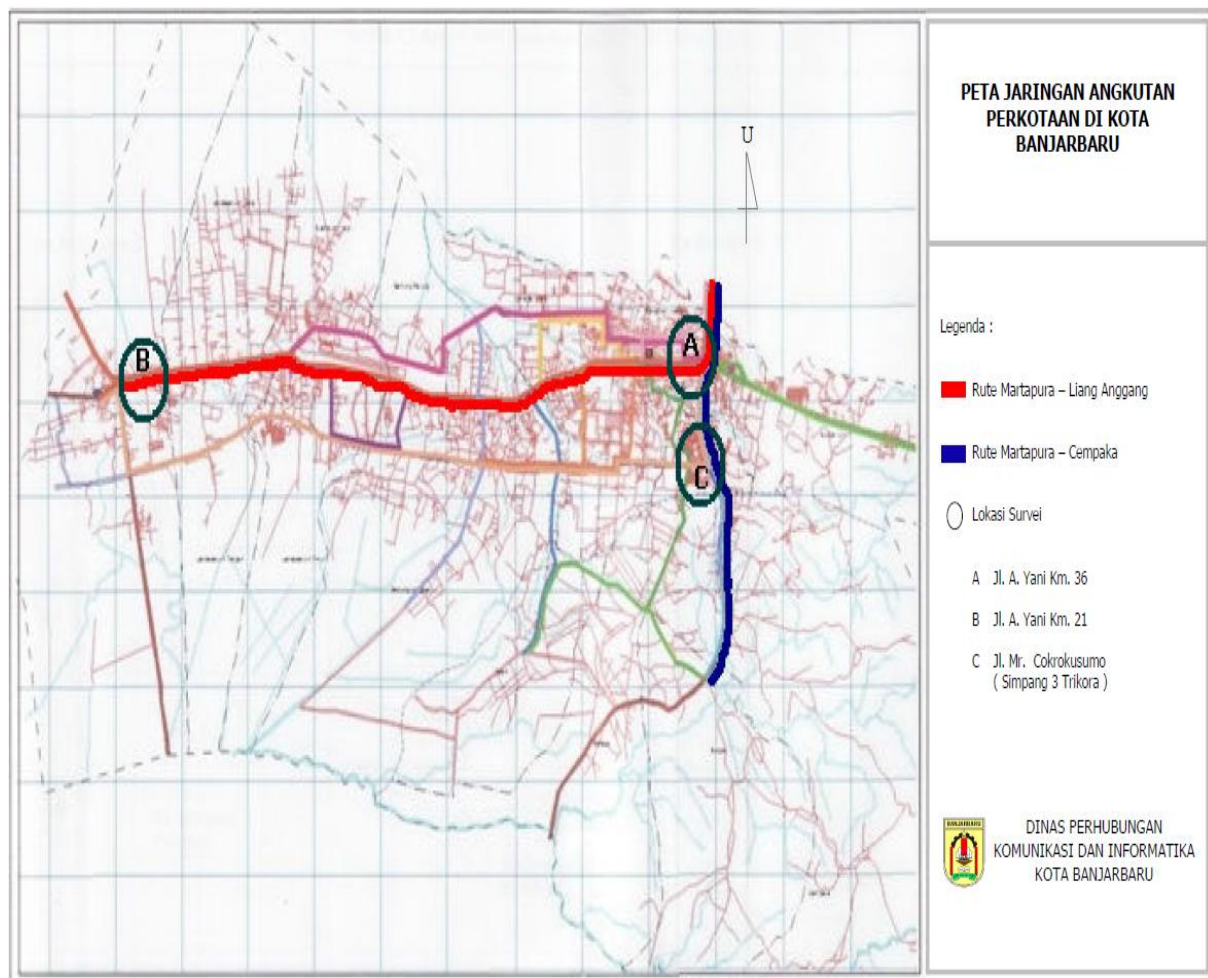
Kota Banjarbaru merupakan salah satu kawasan strategis sebagai pusat pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kalimantan Selatan. Kota Banjarbaru terbentuk tahun 2000, sebelumnya merupakan Kota Administratif. Kota Banjarbaru terdiri dari 5 kecamatan yang meliputi Kecamatan Landasan Ulin, Kecamatan Liang Anggang, Kecamatan Cempaka, Kecamatan Banjarbaru Utara, dan Kecamatan Banjarbaru Selatan. Luas Kota Banjarbaru memiliki luas total 371,38 Km², dengan jumlah penduduk sebanyak 227.500 orang. Jumlah penduduk terbanyak di Kecamatan Landasan Ulin, dan paling sedikit di Kecamatan Cempaka (BPS,2015).

Sebagai kawasan strategis, Kota Banjarbaru tentu memiliki pengaruh sangat penting terhadap sektor ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan. Perkembangan dan pertumbuhan kota tersebut dipengaruhi oleh mekanisme interaksi dari berbagai kegiatan yang saling berkaitan. Agar mekanisme interaksi antar berbagai kegiatan yang terpisah oleh jarak tersebut dapat berjalan dengan baik, maka

memerlukan sistem transportasi sebagai penghubung untuk dapat meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dari daerah asal ke tujuan.

Ketersediaan pelayanan angkutan perkotaan mutlak diperlukan untuk melakukan pergerakan antar wilayah baik secara internal maupun eksternal. Pemerintah Kota Banjarbaru perlu menata jaringan jalan dan berkewajiban untuk menyediakan pelayanan angkutan umum. Pada umumnya, pelayanan angkutan kota di suatu kawasan perkotaan dilayani oleh angkutan kota berupa mobil penumpang umum yang memiliki trayek tetap dan teratur. Selain itu, juga dapat berupa angkutan massal yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar dalam satu kali perjalanan. Angkutan kota tersebut dijalankan menurut trayek kota yang telah ditentukan.

Saat ini, Kota Banjarbaru memiliki 2 trayek angkutan umum perkotaan, yaitu trayek A jurusan Martapura - Liang Anggang dan trayek B jurusan Martapura - Cempaka. Trayek tersebut dalam kegiatan operasionalnya masih tergabung dengan beberapa trayek angkutan kota Kabupaten Banjar pada rute yang sama.



Sumber: Perda Nomor 14 Tahun 2011 tentang RPJMD Kota Banjarbaru, 2011-2015

Gambar 1.
Peta Jaringan Trayek Kota Banjarbaru.

Dengan semakin berkembangnya Kota Banjarbaru, kebutuhan perjalanan semakin meningkat sehingga membutuhkan penambahan jasa transportasi angkutan kota. Oleh karena itu perlu dilakukan penyesuaian antara permintaan transportasi (*transport demand*) dan ketersediaan untuk mengantisipasi kebutuhan pergerakan (*transport supply*). Trayek angkutan kota existing, perlu dievaluasi agar sesuai dengan kebutuhan, tidak berlebih dan tidak juga kurang.

Menurut Undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan umum bermotor disusun berdasarkan tata ruang wilayah, tingkat permintaan jasa angkutan, kemampuan penyediaan jasa angkutan, ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, kesesuaian dengan kelas jalan, keterpaduan intramoda angkutan, dan keterpaduan antarmoda angkutan.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, beberapa hal yang menjadi permasalahan yang menjadi fokus dalam penelitian di Kota Banjarbaru sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja pelayanan trayek angkutan kota di Kota Banjarbaru?
2. Bagaimana pola pergerakan pengguna angkutan jalan di Kota Banjarbaru?
3. Bagaimana preferensi pengguna angkutan jalan di Kota Banjarbaru saat ini?
4. Bagaimana permintaan masyarakat terhadap pengembangan trayek angkutan umum?
5. Bagaimana seharusnya pengembangan jaringan trayek angkutan kota di Kota Banjarbaru?

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kondisi angkutan kota dan jaringan trayek saat ini sebagai dasar rencana pengembangan trayek angkutan kota Banjarbaru di masa yang akan datang. Adapun hasil yang diharapkan dari penelitian ini adalah memberikan rekomendasi mengenai pola trayek angkutan umum yang ideal sesuai dengan rencana tata ruang wilayah dan jaringan jalan di Kota Banjarbaru, serta berdasarkan preferensi masyarakat di Kota Banjarbaru.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Teori Preferensi

Preferensi berasal dari Bahasa Inggris "*preference*" yaitu *something preferred, one's first choice, greater liking, giving of priority advantage to something*, yang berarti sesuatu yang lebih diminati, suatu pilihan utama, merupakan kebutuhan prioritas dan memberi keuntungan yang lebih baik (Simon & Schuster Inc, 1996). Preferensi merupakan suatu hal

yang harus didahulukan, dan diutamakan daripada yang lain, prioritas, pilihan, kecenderungan dan yang lebih disukai (Departemen Pendidikan Nasional, 2008). Menurut Wojowasito (1980) bahwa "preferensi merupakan istilah bahasa Indonesia yang berasal dari bahasa Inggris *preference* yang dapat diartikan sebagai lebih memilih/suka". Preferensi dapat juga diartikan sebagai kecenderungan terhadap sesuatu hal atau pilihan yang lebih disenangi (Departemen Pendidikan Nasional, 2008).

B. Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan gabungan dua kata yang masing-masing memiliki pengertian tersendiri, yaitu kata sistem dan kata transportasi. Pengertian sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan dimana perubahan pada satu komponen sistem akan memberikan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2003). Sistem juga dapat diartikan sebagai suatu kesatuan, suatu unit, suatu integritas yang bersifat komprehensif yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama sehingga menimbulkan integritas dan sistem. Sedangkan transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Kamaluddin, 2003).

Transportasi juga dapat berarti sebagai suatu usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2002). Hal ini sependapat dengan pernyataan Salim (1993) bahwa "transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain". Begitu juga yang diungkapkan oleh Warpani (1990) yang menggunakan istilah kata perangkutan, bahwa "perangkutan adalah usaha memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain".

Menurut Kusbianto (2005) dalam Subiaktio (2009) sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem yaitu:

1. Sistem kegiatan, yaitu penduduk dengan kegiatan, misalnya kawasan perumahan, kawasan pertokoan, wilayah perkotaan dan sebagainya (*demand system*), dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas penduduk dengan kegiatannya, makin

tinggi pula pergerakan yang dihasilkan baik dari segi jumlah (*volume*), frekuensi, jarak, moda maupun tingkat pemusatan temporal dan spasial.

2. Sistem jaringan, yaitu jaringan infrastruktur dan pelayanan transportasi yang menunjang pergerakan penduduk dengan kegiatannya, misalnya jaringan jalan, kereta api, angkutan kota, terminal udara dan lain-lain (*supply system*), dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas jaringan infrastruktur serta pelayanan transportasi, makin tinggi pula kuantitas dan kualitas pergerakan yang dihasilkan.
3. Sistem pergerakan, yaitu pergerakan orang dan/atau barang berdasarkan besaran (*volume*), tujuan, lokasi asal-tujuan, waktu perjalanan, jarak atau lama perjalanan, kecepatan, frekuensi, moda dan sebagainya, dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas sistem pergerakan, makin tinggi pula dampak yang ditimbulkan terhadap sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem transportasi merupakan gabungan dari beberapa elemen atau komponen (Miro, 2002), yaitu prasarana (jalan dan terminal), sarana (kendaraan), dan sistem pengoperasian (yang mengkoordinasikan komponen sarana dan prasarana).

Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis. Sistem jaringan jalan menurut UU Nomor 22 Tahun 2009, sebagai berikut.

1. Sistem Jaringan Jalan Primer, merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
2. Sistem Jaringan Jalan Sekunder, merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

C. Pelayanan Angkutan Umum

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus,

minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990). Tujuan dasar penyediaan angkutan umum adalah untuk menyediakan pelayanan angkutan kota yang baik, andal, nyaman, aman, cepat dan murah untuk umum (Wells, 1975). Pada kota-kota berkembang angkutan umum selalu kalah bersaing dengan kendaraan pribadi. Namun disisi lain keberadaan angkutan pribadi yang mendominasi penggunaan jalan akan menimbulkan kemacetan. Ditinjau dengan kacamata terlalu-lintasan, keberadaan angkutan kota penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani, 1990).

Penilaian pelayanan angkutan umum/kota salah satunya dapat dilihat berdasarkan kualitas kinerja operasi. Giannopoulus (1990) dalam Chrisdianto (2004) dan Dina (2008) memberikan beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas operasi layanan angkutan umum antara lain:

1. Nilai okupansi (*load faktor*). Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia di dalam angkutan kota. Nilai okupansi 125% artinya jumlah penumpang yang berdiri 25% dari tempat duduk yang tersedia, nilai okupansi 100% berarti tidak ada penumpang yang berdiri dan semua tempat duduk terisi.
2. Reliabilitas. Reliabilitas atau keandalan adalah faktor utama kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan kota. Istilah ini digunakan untuk satu ketataan bus pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reliabilitas ditunjukkan dengan prosentase bus akan datang tepat waktu pada suatu tempat henti terhadap total jumlah kedatangan. Sebelum bus tepat waktu jika bus tersebut tiba dalam interval waktu yang telah dijadwalkan, standar waktu terlambat awal datang antara 0 - 5 menit.
3. Kenyamanan, keamanan dan keselamatan. Aspek yang harus betul-betul dipertimbangkan adalah kenyamanan yang diterima oleh pengguna, yang diasumsikan dengan pengaturan tempat duduk, kemudahan bergerak dalam bis, diturunkan ditempat henti bis, kenyamanan mengendarai, kemudahan naik turun bis serta kondisi kebersihan bis.

4. Panjang trayek. Trayek sedapat mungkin melalui lintasan yang terpendek dengan kata lain menghindari lintasan yang dibelok-belokan, sehingga menimbulkan kesan pada penumpang bahwa mereka tidak membuang waktu. Panjang trayek angkutan kota agar dibatasi tidak terlalu jauh, maksimal antara 2 - 2,25 jam perjalanan pulang pergi.
5. Lama perjalanan. Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1 - 1,5 jam, dan maksimal 2 - 3 jam. Waktu perjalanan

penumpang rata - rata pada saat melakukan penyimpangan harus tidak melebihi 25% dari waktu perjalanan kalau tidak melakukan penyimpangan terhadap lintasan pendek.

Ukuran kinerja angkutan kota juga dapat dilihat berdasarkan standar indikator pelayanan angkutan kota yang ditetapkan oleh *The World Bank*. Standar ini berdasarkan pada studi-studi di kota-kota negara berkembang yang dapat dijadikan sebagai tolak ukur.

Tabel 1.
Standard Pelayanan Angkutan Umum

No.	Kriteria	Nilai Standard	Satuan
1.	Waktu tunggu (<i>average waiting time</i>)		
	Rata-rata	5-10	Menit
	Maksimum	10-20	
2.	Jarak berjalan (<i>walking distance</i>)		
	Daerah padat dalam kota	300-500	Meter
	Daerah kepadatan rendah dalam kota	500-1000	
3.	Perpindahan moda (<i>interchange</i>)		
	Rata-rata	0-1	
	Maksimum	2	
4.	Waktu perjalanan (<i>journey time</i>)		
	Rata-rata	1-1,5	Jam
	Maksimum	2-3	
5.	Biaya perjalanan (persentase dari pendapatan)	10%	

Sumber: *The World Bank, 1986*

Mengacu pada standar pelayanan angkutan umum yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/

2002 diperoleh standar kualitas pelayanan angkutan umum baik secara keseluruhan pada trayek tertentu sebagai berikut.

Tabel 2.
Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Parameter Penilaian	Satuan	Standar Penilaian		
			Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)
1.	Load factor, jam sibuk	%	>100	80-100	<80
2.	Load factor, di luar jam sibuk	%	>100	70-100	<70
3.	Kecepatan perjalanan	Km/Jam	<5	5-10	>10
4.	Headway	Menit	>15	10-15	<10
5.	Waktu perjalanan	Menit/Km	>12	6-12	<6
6.	Waktu pelayanan	Jam	<13	13-15	>15
7.	Frekuensi	Kend/Jam	<4	4-6	>6
8.	Jumlah kendaraan yang operasi	%	<82	82-100	100
9.	Waktu tunggu	Menit	>30	20-30	<20
10.	Akhir dan awal perjalanan		05.00-18.00	05.00-20.00	05.00->20.00

Sumber: *Ditjen Perhubungan Darat, 2002*

Selanjutnya berdasarkan dari penjumlahan seluruh penilaian maka dapat diketahui

kualitas pelayanan angkutan umum.

Tabel 3.
Penilaian Standar Pelayanan Angkutan Umum

Kriteria	Total Nilai
Baik	18,00 – 24,00
Sedang	12,00 – 17,99
Kurang	<12

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2002

D. Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum

Jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum disusun berdasarkan:

1. Rencana tata ruang;
2. Tingkat permintaan jasa angkutan;
3. Kemampuan penyediaan jasa angkutan;
4. Ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan;
5. Kesesuaian dengan kelas jalan;
6. Keterpaduan intramoda angkutan; dan
7. Keterpaduan antarmoda angkutan.

Rencana umum jaringan trayek perkotaan disusun berdasarkan kawasan perkotaan dengan mempertimbangkan jumlah penduduk dan ketersediaan jaringan jalan dan permintaan kebutuhan angkutan ulang alik dalam atau antar wilayah administrasi pemerintahan.

Rencana umum jaringan trayek perkotaan memuat paling sedikit:

1. Asal dan tujuan trayek perkotaan;
2. Tempat persinggahan trayek perkotaan;
3. Jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalankabupaten/kota;
4. Perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan perkotaan; dan
5. Jumlah kebutuhan kendaraan angkutan perkotaan.

METODOLOGI PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Tipe penelitian menurut tujuan adalah penelitian deskriptif eksploratif. Penelitian ini diawali dengan mengumpulkan data sekunder dari berbagai sumber, baik studi literatur, media elektronik, maupun media cetak. Selanjutnya data primer melalui metode survei, wawancara kepada instansi dan *stakeholder* terkait. Lokasi penelitian dilakukan di Kota Banjarbaru Provinsi Kalimantan Selatan dengan uraian rinci sebagai berikut:

- A. Lokasi survei adalah pada jaringan trayek yang aktif saat ini dan penduduk yang berada di wilayah sekitarnya serta rencana jaringan jalan yang akan dikembangkan melalui penambahan rute jaringan angkutan kota;
- B. Survei dilakukan mulai pukul 09.00 - 16.00 WIB pada hari Selasa - Jumat.

Pengumpulan data sekunder berupa data dan informasi diperoleh melalui studi pustaka, pencarian di internet, dan berasal dari sumber instansi terkait. Sementara itu pengumpulan data primer, meliputi:

- A. Wawancara individual dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Banjarbaru, pengguna jasa angkutan jalan, serta pihak organda;
- B. *On board survey* untuk mengetahui okupansi penumpang per-angkutan kota untuk satu kali perjalanan (form 01);
- C. Pencatatan waktu antara (*headway*) dan waktu tunggu penumpang (*average waiting time*) di titik pemberhentian untuk mengetahui kinerja pelayanan angkutan kota.
- D. Penyebaran kuisioner terhadap pengguna jasa menggunakan metode *sampling purposive* kepada 400 responden. Jumlah ukuran sampel diperoleh melalui perhitungan ukuran sampel kebutuhan menurut rumus Slovin (2001).

Penyebaran kuisioner dilakukan kepada responden, yaitu para pengguna angkutan jalan (angkutan kota) yang bertempat tinggal di dalam wilayah kajian. Adapun jenis responden dibedakan dalam dua kelompok, yaitu pengguna jasa angkutan kota dan pengguna kendaraan pribadi.

Teknis analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dengan dukungan data berupa grafik/tabel dan gambar, sebagai berikut:

1. Evaluasi kinerja pelayanan angkutan kota di Kota Banjarbaru berdasarkan perolehan data primer di lapangan meliputi *load factor*, waktu turun-naik penumpang,

headway dan waktu tunggu antara. Waktu tunggu penumpang untuk menentukan tingkat layanan penumpang apakah sudah sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum (SPM) atau tidak, sehingga dapat dilakukan perbaikan dan evaluasi pada kinerja jaringan *existing*.

Perhitungan *headway* dilakukan dengan menghitung waktu antara kedatangan satu angkutan dengan angkutan lainnya. *Headway* dihitung ketika angkutan memasuki suatu segmen jalan. Dari *headway* tersebut kemudian dirata-rata sehingga diperoleh *headway* rata-rata secara keseluruhan. *Headway* rata-rata secara keseluruhan pada masing-masing arah pergi dan kembali dapat diperoleh dengan rumus:

$$h \text{ rata-rata keseluruhan} = \frac{\sum \text{headway}}{n} \dots\dots\dots (1)$$

Contoh perhitungan *headway* rata-rata secara keseluruhan:

$$h = \frac{8 + 4 + 2 + \dots + n}{n} = 5,31 \text{ menit} \dots\dots\dots (2)$$

(Morlok, 1995)

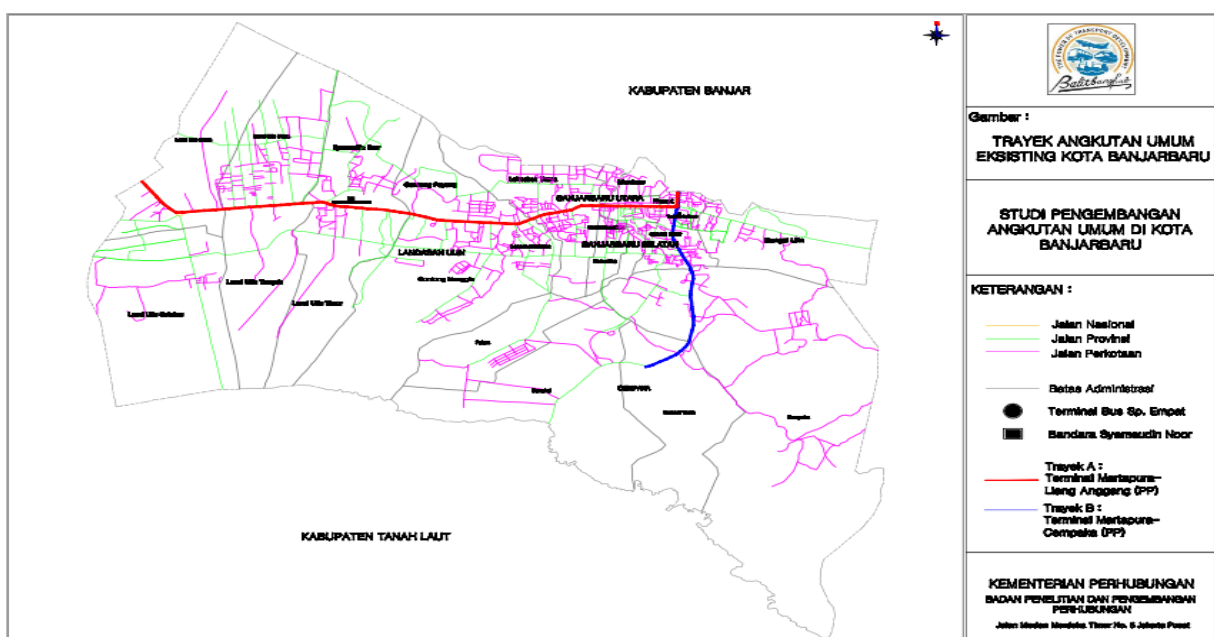
2. Analisis pola pergerakan pengguna angkutan jalan di Kota Banjarbaru berdasarkan perolehan data primer untuk asal-tujuan.
3. Analisis preferensi pengguna jalan di Kota Banjarbaru berdasarkan perolehan data kuesioner yang diisi oleh responden.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Evaluasi Jaringan Trayek Eksisting

Dari 9 jaringan trayek yang ditetapkan, jaringan trayek angkutan kota di Banjarbaru saat ini hanya terlayani 2 trayek, yaitu pada sistem koridor/utama untuk jalur barat - timur dan jalan kolektor utama. Sedangkan untuk jaringan sistem koridor/utama rute jalan lingkaran selatan, rute lingkaran utara dan jaringan sistem sirkulator/pengumpan belum dilayani oleh angkutan kota. Pelayanan angkutan kota dalam Kota Banjarbaru terbatas melayani jaringan jalan arteri primer jalan A. Yani (Trayek A) dan 1 ruas jaringan kolektor jalan Mistar Cokrokusumo (Trayek B). Semua angkutan kota yang beroperasi pada trayek A dan trayek B hanya melewati satu jalur yang sama tanpa ada sub terminal sebagai tempat pemberhentian sementara menuju titik akhir, yaitu terminal Liang Anggang untuk Trayek A dan Simpang 3 Trisakti untuk Trayek B.

Dengan demikian daerah pelayanan rute (*coverage area*) angkutan kota terhadap calon penumpang yang ada saat ini masih sebatas pada wilayah 400 meter untuk koridor kiri dan 400 meter untuk koridor kanan sepanjang trayek A (Terminal Martapura-Liang Anggang) dan sepanjang trayek B (Terminal Martapura-Simpang 3 Trikora). Secara detail peta jaringan pelayanan angkutan kota penumpang dalam Kota Banjarbaru saat ini dapat dilihat pada Gambar 2.



Sumber: Tatravil Provinsi Kalimantan Selatan, Balibanghub 2014

Gambar 2.
Peta Jaringan Pelayanan Angkutan Kota Penumpang Dalam Kota Banjarbaru.

Berdasarkan peta jaringan jalan provinsi Kalimantan Selatan, ruas Jalan A. Yani membentang sepanjang ruas utama/arteri primer yang melintasi 3 wilayah, yaitu Kota Banjarmasin - Kota Banjarbaru - Martapura. Pada daerah pelayanan rute tersebut selain terdapat angkutan Kota Banjarbaru juga dilintasi oleh angkutan Kabupaten Banjar dengan rute yang sama. Sementara itu, Kota Banjarmasin juga mengoperasikan angkutan kota dengan jurusan Terminal 06 - Martapura melalui jalur yang sama dengan trayek A namun dalam jumlah armada yang terbatas. Pada Trayek Terminal Martapura - Cempaka selain dilintasi oleh trayek B, Kabupaten Banjar juga mengoperasikan armada untuk jalur yang sama dalam jumlah terbatas.

Dengan demikian pada kedua ruas jalan yang dilintasi angkutan Kota Banjarbaru baik untuk Trayek A maupun Trayek B terjadi penumpukan trayek yang dapat mempengaruhi kinerja angkutan Kota Banjarbaru khususnya. Di sisi lain, pelayanan rute angkutan kota di Kota Banjarbaru secara kewilayahan baru sebatas melayani sebagian kecil area dari lima wilayah kecamatan. Rute yang dilalui oleh angkutan kota baru sebatas melintasi 7 kelurahan dari 20 kelurahan, yaitu kelurahan Komet, Mentaos, Sungai Tiung, Guntung Paikat, Sungai Besar, Guntung Payung, Syamsudin Noor, Landasan Ulin Utara dan Landasan Ulin Barat.

Ruas jalan yang dilalui oleh angkutan kota Trayek A dan Trayek B adalah ruas jalan yang memiliki *demand* penumpang yang cukup besar. Mengacu pada tata guna lahan Kota Banjarbaru, kawasan yang dilalui oleh angkutan kota saat ini adalah pusat perdagangan dan jasa, perkantoran pemerintah provinsi, pemerintah kota dan swasta, industri, dan permukiman padat tinggi. Berdasarkan pengamatan di lapangan, akses masyarakat selaku calon penumpang untuk mendapatkan pelayanan angkutan kota di Banjarbaru cukup sulit dikarenakan tidak semua wilayah permukiman dilalui oleh angkutan kota. Pada akhirnya masyarakat yang ingin menggunakan angkutan kota harus berjalan kaki terlebih dahulu, sementara jarak maksimal berjalan

yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat adalah 400 - 500 meter untuk 70-75% penduduk yang tinggal di daerah padat.

Terbatasnya wilayah yang dilalui oleh angkutan kota berimplikasi terhadap penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat Kota Banjarbaru. Hal ini terindikasi dari meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi. Dalam kurun waktu 2009-2013 jumlah kendaraan bermotor di Kota Banjarbaru terus meningkat khususnya roda dua. Kendaraan bermotor yang terdaftar di tahun 2013 tercatat sebanyak 122.682 unit. Dari total tersebut 82,19% adalah kendaraan roda dua sedangkan sisanya adalah kendaraan roda empat dan roda tiga. Rata-rata kenaikan jumlah kepemilikan jumlah kendaraan sepeda motor yang sebelumnya sebesar 13% untuk tahun 2011-2012 menjadi 15% di tahun 2012 - 2013.

B. Kinerja Pelayanan Angkutan Kota

Kinerja pelayanan angkutan kota di Kota Banjarbaru diperoleh dari hasil observasi lapangan meliputi *load factor*, reliabilitas (waktu tunggu penumpang dan waktu antara angkutan kota), kenyamanan, keselamatan dan keamanan, panjang trayek dan lama perjalanan.

1. Load Factor (Faktor Muat) Angkutan Kota Banjarbaru

Load factor adalah rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satu waktu tertentu dengan batas ideal adalah <70% (KM No 35 Tahun 2003). Nilai *load factor* diperoleh dari hasil survei statis dan survei dinamis yang dilakukan dengan pengamatan naik turun penumpang tiap ruas jalan dari titik awal hingga ke titik akhir. Survei dinamis dilakukan melalui pencatatan naik turun penumpang untuk satu rit perjalanan. Sementara survei statis dilakukan di tepian jalan untuk mencatat jumlah kendaraan yang beroperasi, frekuensi pelayanan dan *load factor* statis. Data perolehan *load factor* angkutan kota Banjarbaru untuk Trayek A dan Trayek B tersaji pada Tabel 4.

Tabel 4.
Naik Turun Penumpang Trayek A Kota Banjarbaru

Trayek		Trayek A				
Segmen ke-	Naik	Turun	Di dalam	Jarak (km)	LF Dinamis (org-km)	LF Statis (%)
1	1	-	1	2,5	2,5	8,3
2	-	1	0	0,4	0,0	0,0
3	1	-	1	1,3	1,3	8,3
4	1	-	2	2,1	4,2	16,7
5	1	-	3	1,7	5,0	25,0
6	-	1	2	2,5	5,0	16,7
7	-	2	0	2,5	0,0	0,0
8	-	-	0	3,4	0,0	0,0
9	1	-	1	4,6	4,6	8,3
10	1	-	2	0,8	1,7	16,7
11	1	-	3	0,4	1,3	25,0
12	-	-	3	1,3	3,8	25,0
13	1	-	4	0,4	1,7	33,3
14	1	-	5	0,4	2,1	41,7
15	1	-	6	0,4	2,5	50,0
16	1	-	7	0,8	5,9	58,3
17	1	-	8	0,4	3,4	66,7
18	-	1	7	0,8	5,9	58,3
19	-	1	6	0,8	5,0	50,0
20	-	1	5	0,4	2,1	41,7
21	-	1	4	0,4	1,7	33,3
22	-	1	3	0,8	2,5	25,0
23	1	-	4	1,7	6,7	33,3
24	1	-	5	2,1	10,5	41,7
25	-	1	4	0,4	1,7	33,3
Rata-rata					4,2	29,40
Max					34,0	100

Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Tabel 5.
Naik Turun Penumpang Trayek B Kota Banjarbaru

Trayek		Trayek B				
Segmen ke-	Naik	Turun	Di dalam	Jarak (km)	LF Dinamis (org-km)	LF Statis (%)
1	0	0	0	1,3	0,0	0,0
2	0	0	0	0,8	0,0	0,0
3	2	0	2	0,3	0,6	16,7
4	1	0	3	0,9	2,8	25,0
5	1	0	4	0,8	3,1	33,3
6	0	1	3	0,3	0,9	25,0
7	1	0	4	0,3	1,3	33,3
8	2	0	6	0,2	0,9	50,0
9	1	0	7	0,3	2,2	58,3
10	2	0	9	0,3	2,8	75,0
11	0	3	6	0,2	0,9	50,0
12	0	1	5	0,3	1,6	41,7
13	0	1	4	0,2	0,6	33,3

Trayek		Trayek B				
Segmen ke-	Naik	Turun	Di dalam	Jarak (km)	LF Dinamis (org-km)	LF Statis (%)
14	0	1	3	0,5	1,4	25,0
15	0	1	2	0,6	1,3	16,7
16	0	1	1	0,2	0,2	8,3
17	3	0	4	0,5	1,9	33,3
18	0	1	3	0,8	2,3	25,0
19	0	1	2	1,1	2,2	16,7
20	2	1	3	1,3	3,8	25,0
21	2	0	5	0,2	0,8	41,7
22	0	2	3	0,3	0,9	25,0
23	1	0	4	0,5	1,9	33,3
24	1	0	5	0,3	1,6	41,7
25	0	1	4	0,3	1,3	33,3
Rata-rata					1,7	26,21
Max					9,8	75

Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Maka diperoleh nilai *load factor statis* rata-rata angkutan secara keseluruhan untuk rute:

Angkutan kota A (Terminal Martapura-Terminal Liang Anggang) = 29,40%

Angkutan kota B (Terminal Martapura-Cempaka) = 26,21%

Sedangkan untuk nilai *load factor dinamis* adalah:

Angkot A (maks = 34 orang.km; rata-rata = 4,2 orang.km)

Angkot B (maks = 9,8 orang.km; rata-rata = 1,7 orang.km)

2. Waktu Tunggu Penumpang (*Average Waiting Time*)

Waktu tunggu penumpang diperoleh dari selisih waktu kedatangan angkutan dikurangi waktu kedatangan penumpang. Dari data tersebut kemudian dirata-rata sehingga diperoleh waktu tunggu penumpang rata-rata untuk setiap trayek pada masing-masing arah pergi dan arah kembali.

Tabel 6.
Waktu Tunggu Penumpang Kota Banjarbaru

Trayek	Trayek Gemuk		Trayek Kurus	
	Angkot A		Angkot B	
	A-T	T-A	A-T	T-A
Penumpang ke-	Waktu Tunggu (menit)	Waktu Tunggu (menit)	Waktu Tunggu (menit)	Waktu Tunggu (menit)
1	3	5	8	7
2	3	1	5	1
3	7	1	11	15
4	1	3	14	2
5	3	1	10	0
6	4	4	5	5
7	3	3	10	10
8	4	3	5	7
9	1	1	4	2
10	3	1	6	4
11	1	2	12	4
12	3	5	5	4
13	1	2	11	11

Trayek	Trayek Gemuk		Trayek Kurus	
	Angkot A		Angkot B	
	A-T	T-A	A-T	T-A
Penumpang ke-	Waktu Tunggu (menit)	Waktu Tunggu (menit)	Waktu Tunggu (menit)	Waktu Tunggu (menit)
14	3	0	3	2
15	7	2	6	2
16	11	9	2	7
17	8	12	5	2
18	3	5	5	8
19	3	1	1	4
20	7	1	2	2
21	1	3	5	2
22	3	1	1	7
23	4	4	5	6
24	3	3	5	6
25	4	3	9	5
26	1	1	5	5
27	3	1	6	5
28	1	2	4	5
Rata-rata	3.88	3.24	5.76	5.51

Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Waktu tunggu penumpang (*average waiting time*) untuk rute:

- Angkot A (Terminal Martapura-Terminal Liang Anggang/A-T): $3,88 = 4$ menit
Angkot A (Terminal Liang Anggang-Terminal Martapura /T-A): $3,24 = 3$ menit
- Angkot B (Terminal Martapura-Cempaka/A-T): $5,76 = 6$ menit

Angkot B (Cempaka-Terminal Martapura/T-A): $5,51 = 5$ menit

Dengan demikian maka waktu tunggu rata-rata penumpang untuk kedua trayek (A dan B) masih dikategorikan baik dengan standar penilaian ideal < 20 menit.

3. Waktu Antara (*Headway*) Angkutan

Headway adalah interval waktu antara kendaraan angkutan kota yang satu dengan kendaraan angkutan kota dibelakangnya untuk melalui satu titik tertentu.

Tabel 7.
Waktu Antara (*Headway*) Angkutan Kota Banjarbaru

Trayek	Trayek Gemuk		Trayek Kurus	
	Angkot A		Angkot B	
	A-T	T-A	A-T	T-A
No.	<i>Headway</i> (menit)	<i>Headway</i> (menit)	<i>Headway</i> (menit)	<i>Headway</i> (menit)
1	8	13	7	18
2	4	12	19	20
3	2	11	24	25
4	9	6	17	20
5	11	3	33	10
6	5	2	17	20
7	5	1	16	10
8	4	4	17	10
9	1	2	11	15
10	0	1	17	15

Trayek	Trayek Gemuk		Trayek Kurus	
	Angkot A		Angkot B	
	A-T	T-A	A-T	T-A
No.	Headway (menit)	Headway (menit)	Headway (menit)	Headway (menit)
11	4	2	9	10
12	7	1	15	21
13	6	9	11	4
14	5	4	12	23
15	8	1	14	14
16	2	0	11	9
17	4	8	18	11
18	3	3	11	9
19	2	3	4	11
20	1	7	3	12
21	3	7	36	22
22	6	7	4	12
23	10	0	5	11
24	1	2	11	19
25	2	2	13	8
26	8	4	10	21
27	1	6	5	9
28	14	3	16	30
29	2	5	14	15
30	7	4	37	15
31	6	0	10	25
32	3	4	13	34
33	2	2	15	25
34	5	1	22	22
Rata-rata	5.31	5.35	15.56	17.05

Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Waktu antara (*headway*) angkutan(*h*) rata-rata secara keseluruhan untuk rute:

- a. Angkutan Kota A (Terminal Martapura-Terminal Liang Anggang/A-T): 5,31 = 5 menit

Angkutan Kota A (Terminal Liang Anggang-Terminal Martapura/T-A): 5,35 = 5 menit

- b. Angkutan Kota B (Terminal Martapura-Cempaka/A-T): 15,56 = 16 menit

Angkutan Kota B (Cempaka-Terminal Martapura/T-A): 17,05 = 17 menit

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, waktu antara (*H*) ideal antara kendaraan adalah 5-10 menit dan *H* puncak adalah 2-5 menit. Dengan demikian, maka angkutan kota trayek A memiliki waktu antara ideal sedangkan angkutan kota trayek B masih jauh dari ideal.

Secara rinci, kinerja pelayanan angkutan kota di Banjarbaru eksisting dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8.
Kinerja Pelayanan Angkutan Kota Banjarbaru Eksisting

No	Parameter Penilaian	Satuan	Trayek A (Martapura-Simpang 4 Banjarbaru-Simpang 3 Liang Anggang)	Trayek B (Martapura- Simpang 4 Banjarbaru- Cempaka)
1.	<i>Load factor</i>	%	29,40 %	26,21%
2.	Kecepatan perjalanan	Km/Jam	34 km/jam	36 km/jam
3.	<i>Headway</i>	Menit	5 menit	16-17 menit
4.	Waktu perjalanan	Menit/Km	1.75 menit/km	1.67 menit/km
5.	Waktu pelayanan	Jam	-	-
6.	Frekuensi	Kend/Jam	-	-
7.	Jumlah kendaraan yang operasi	%	43%	57%
8.	Waktu tunggu	Menit	3-4 menit	5-6 menit
9.	Akhir dan awal perjalanan		06.00-19.00	06.00-19.00

Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Berdasarkan indikator standar pelayanan angkutan umum yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan melalui SK 687/AJ.206/DRJD/2002 maka dapat diperoleh

penilaian kinerja pelayanan angkutan umum di Kota Banjarbaru untuk trayek A dan trayek B sebagai berikut.

Tabel 9.
Penilaian Kinerja Pelayanan Angkutan Kota di Banjarbaru Eksisting

No	Parameter Penilaian	Trayek A (Martapura-Simpang 4 Banjarbaru-Simpang 3 Liang Anggang)	Trayek B (Martapura- Simpang 4 Banjarbaru- Cempaka)
1.	<i>Load factor</i>	Baik	Baik
2.	Kecepatan perjalanan	Baik	Baik
3.	<i>Headway</i>	Baik	Kurang
4.	Waktu perjalanan	Baik	Baik
5.	Jumlah kendaraan yang operasi	Kurang	Kurang
6.	Waktu tunggu	Baik	Baik
7.	Akhir dan awal perjalanan	Sedang	Sedang

Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

C. Analisis Pola Pergerakan Pengguna Angkutan Jalan di Kota Banjarbaru

Pola pergerakan pengguna angkutan jalan di Kota Banjarbaru meliputi pergerakan eksternal, yaitu pergerakan antar kecamatan dan pergerakan internal, yaitu pergerakan antar

kelurahan yang masih berada pada satu wilayah kecamatan. Hasil survei yang telah dilakukan terhadap responden di daerah Banjarbaru adalah pusat bangkitan Kota Banjarbaru terbanyak berasal dari kecamatan Banjarbaru Utara.

Tabel 10.
Tabel Asal-Tujuan (Origin-Destination/OD) Pergerakan di Banjarbaru

Zona	OD	Banjarbaru Utara	Banjarbaru Selatan	Cempaka	Landasan Ulin	Liang Anggang	Banjarmasin	Martapura	Total
1	Banjarbaru Utara	53	24	3	27	1	5	12	125
2	Banjarbaru Selatan	26	15	2	0	1	1	0	45

Zona	OD	Banjarbaru Utara	Banjarbaru Selatan	Cempaka	Landasan Ulin	Liang Anggang	Banjarmasin	Martapura	Total
3	Cempaka	37	4	20	5	2	0	21	89
4	Landasan Ulin	51	12	4	5	1	2	8	83
5	Liang Anggang	19	2	1	1	0	0	0	23
6	Banjarmasin	3	0	3	5	1	0	0	12
7	Martapura	25	4	0	6	1	0	0	36
8	Batu Licin	0	0	0	0	1	0	0	1
Total		214	61	33	49	8	8	41	414

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2015

Pergerakan eksternal dari luar Kota Banjarbaru menuju Kota Banjarbaru berdasarkan hasil pengumpulan data di lapangan berasal dari Kota Banjarmasin, Kota Martapura dan Kota Batu Licin dan pergerakan terbanyak berasal dari Kota Martapura menuju ke Banjarbaru Utara.

Persentase pergerakan terbesar menuju Kecamatan Banjarbaru Utara adalah pergerakan internal dari dalam kecamatan tersebut, yaitu sebesar 24,77% dari total pergerakan sampel

responden yang di wawancarai. Persentase pergerakan terbesar kedua berasal dari wilayah Kecamatan Landasan Ulin dan sekitarnya yaitu sebesar 23,83%. Kecamatan Cempaka merupakan bangkitan pergerakan terbesar ketiga menuju Kecamatan Banjarbaru dengan prosentase sebanyak 17,29%, diikuti dengan pergerakan dari Kecamatan Banjarbaru Selatan sebesar 12,15% dan Kecamatan Liang Anggang sebesar 8,88%.

Tabel 11.
Prosentase Pergerakan Menuju Banjarbaru Utara

Zona	OD	Banjarbaru Utara	Prosentase Pergerakan
1	Banjarbaru Utara	53	24.77%
2	Banjarbaru Selatan	26	12.15%
3	Cempaka	37	17.29%
4	Landasan Ulin	51	23.83%
5	Liang Anggang	19	8.88%
6	Banjarmasin	3	1.40%
7	Martapura	25	11.68%
Total		214	100.00%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2015

Berdasarkan perolehan data di lapangan juga terdapat pergerakan yang berasal dari wilayah luar Kota Banjarbaru yang didominasi oleh wilayah Kota Martapura sebesar 11,68%. Selain itu wilayah Kota Banjarmasin juga

terdapat pergerakan ke wilayah Kecamatan Banjarbaru sebesar 1,40%, hal ini disebabkan karena Kota Banjarmasin memiliki kaitan sejarah yang sangat erat dengan Kota Banjarbaru.

Tabel 12.
Persentase Pergerakan dari Banjarbaru Utara

Zona	OD	Banjarbaru Utara	Banjarbaru Selatan	Cempaka	Landasan Ulin	Liang Anggang	Banjarmasin	Martapura	Total
1	Banjarbaru Utara	53	24	3	27	1	5	12	125
Total		42.40%	19.20%	2.40%	21.60%	0.80%	4.00%	9.60%	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2015

Persentase pergerakan dari Banjarbaru Utara dimana pergerakan terbesar masih didominasi oleh pergerakan internal yang menuju ke Kecamatan Banjarbaru Utara itu sendiri yaitu sebanyak 42,4%. Pergerakan kedua dan ketiga terbesar yaitu menuju Kecamatan Landasan Ulin sebesar 21,60% dan Cempaka sebanyak 19,20%. Selain itu terdapat dua pergerakan dari Kecamatan Banjarbaru Utara menuju daerah di luar Kota Banjarbaru yaitu pergerakan ke Kota Martapura sebanyak 9,60% dan Kota Banjarmasin sebanyak 4%.

D. Analisis Preferensi Pengguna Angkutan Jalan di Kota Banjarbaru

Untuk mengetahui preferensi masyarakat selaku pengguna angkutan Kota Banjarbaru, maka dilakukan kegiatan penyebaran kuisioner kepada 414 responden di tujuh titik penelitian yang diasumsikan mewakili wilayah zona tarikan seperti pada Tabel 13.

Tabel 13.
Titik Lokasi Penelitian

No.	Zona Penelitian	Lokasi	Kecamatan
1.	Permukiman	a. Karang Anyar	Banjarbaru Utara
		b. Sungai Ulin	
		a. Trikora	Landasan Ulin
		a. Kelurahan Cempaka	
		b. Kelurahan Bangkal	Cempaka
2.	Perkantoran	c. Kelurahan Palam	
		Perkantoran Pemkot Banjarbaru	Landasan Ulin
3.	Pusat Perbelanjaan	a. Pasar Tradisional Bauntung	Banjarbaru Selatan
		b. Pasar Modern Q Mall	
4.	Kawasan Pendidikan	a. Universitas Lambung Mangkurat	Banjarbaru Selatan
		b. SMA N 1 dan SMP N 1	
5.	Bundaran Simpang 4	-	Banjarbaru Utara
6.	Bundaran Liang Anggang	-	Liang Anggang
7.	Bandara Syamsuddin Noor	-	Landasan Ulin

Sumber: Hasil Pengamatan, 2015

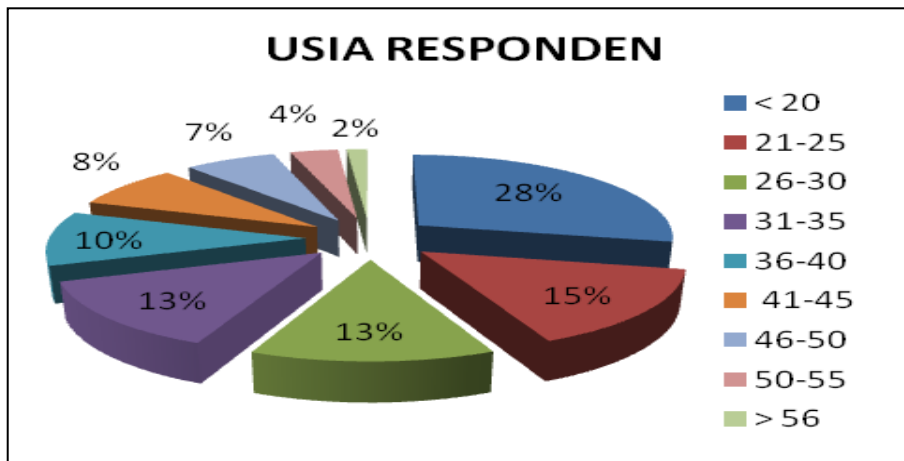
1. Karakteristik Pengguna Angkutan Jalan

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner kepada 414 responden diperoleh karakteristik/profil responden selaku pengguna angkutan jalan di Kota Banjarbaru sebagai berikut.

a. Usia Responden

Pengguna angkutan kota di Kota Banjarbaru berdsarkan usia menunjukkan bahwa kelompok usia dibawah 20 tahun memiliki proporsi

terbesar, yaitu 28% diikuti oleh kelompok usia 21-25 tahun sebesar 15% dan kelompok usia 26-30 dan 31-35 sebesar 13%, dan 36-40 tahun memiliki persentase sebesar 10%. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata pengguna angkutan kota di Kota Banjarbaru berada pada usia produktif. Dengan kata lain dapat diasumsikan untuk responden terbanyak dengan usia <20 tahun melakukan perjalanan untuk kegiatan bersekolah/kuliah atau bekerja.



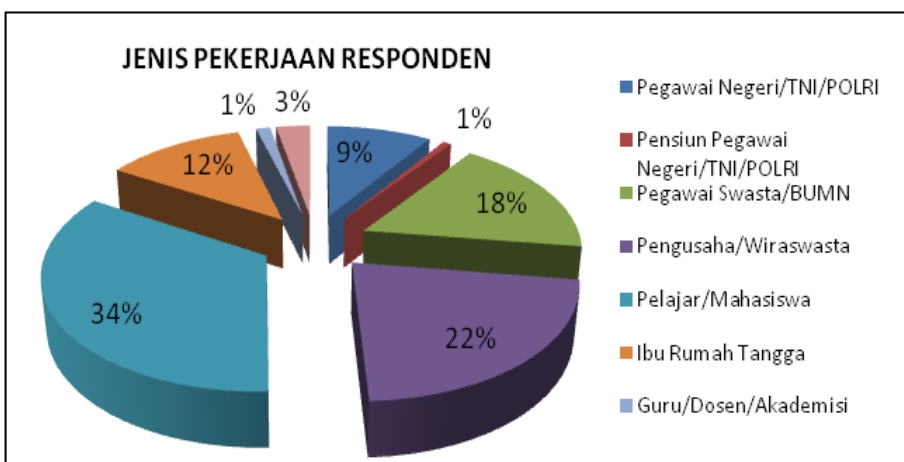
Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 3.
Usia Responden.

b. Jenis Pekerjaan Responden

Berdasarkan hasil perolehan data untuk jenis pekerjaan responden diketahui bahwa pengguna angkutan umum di Kota Banjarbaru dengan pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa mendominasi sebesar 34% diikuti jenis pekerjaan sebagai pengusaha/wiraswasta sebesar 22%. Sementara porsi untuk jenis pekerjaan sebagai

pegawai swasta/BUMN sebesar 18%. Selanjutnya pembagian proporsi pekerjaan responden selebihnya adalah ibu rumah tangga 12%, pegawai negeri sipil/TNI/POLRI 9%, pensiunan pegawai negeri sipil/TNI/ POLRI sebesar 1%, Guru/Dosen sebesar 1% dan Lainnya sebesar 3%.



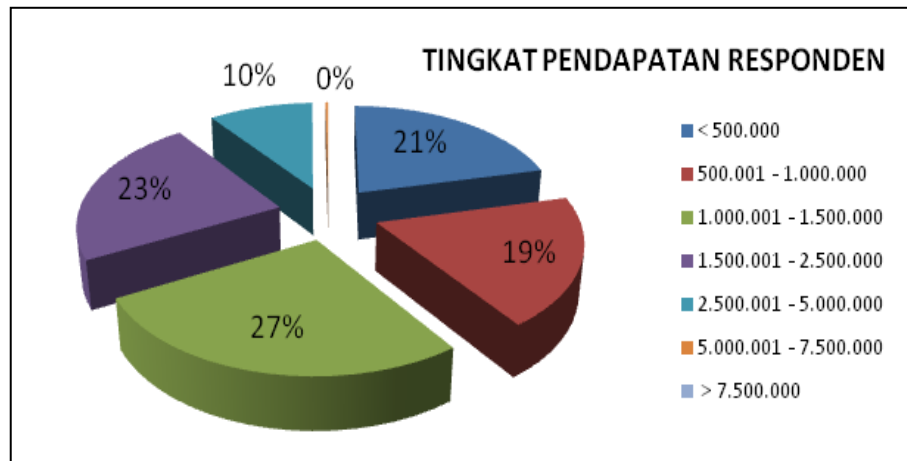
Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 4.
Jenis Pekerjaan Responden.

c. Tingkat Pendapatan Responden

Tingkat pendapatan responden selaku pengguna angkutan umum di Kota Banjarbaru menunjukkan bahwa responden dengan tingkat pendapatan 1.000.000-1.500.000 lebih dominan, yaitu sebesar 27%. Selanjutnya

tingkat pendapatan dengan rentang Rp 1.500.001-Rp 2.500.000 sebesar 23%, proporsi 21% untuk pendapatan kurang dari Rp 500.000 dan 10% untuk rentang tingkat pendapatan Rp 2.500.001-Rp 5.000.000.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

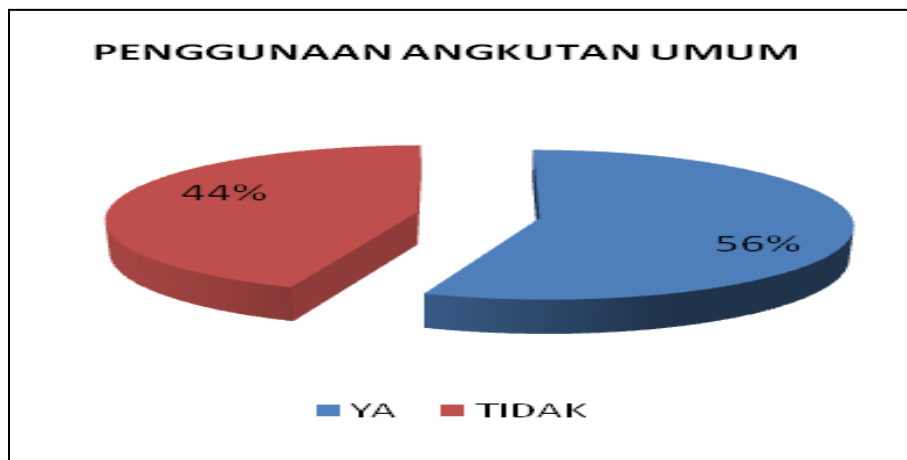
Gambar 5.
Tingkat Pendapatan Responden.

2. Karakteristik Perjalanan Pengguna Angkutan Jalan

a. Penggunaan Angkutan Umum

Berdasarkan hasil kuesioner sebanyak 56% menyatakan menggunakan moda angkutan umum untuk aktivitas sehari-hari sementara sisanya 44% tidak

menggunakan moda angkutan umum. Kondisi tersebut dapat dipahami karena keterjangkauan angkutan umum di Kota Banjarbaru masih terbatas sehingga masyarakat cenderung beralih menggunakan moda selain angkutan umum.



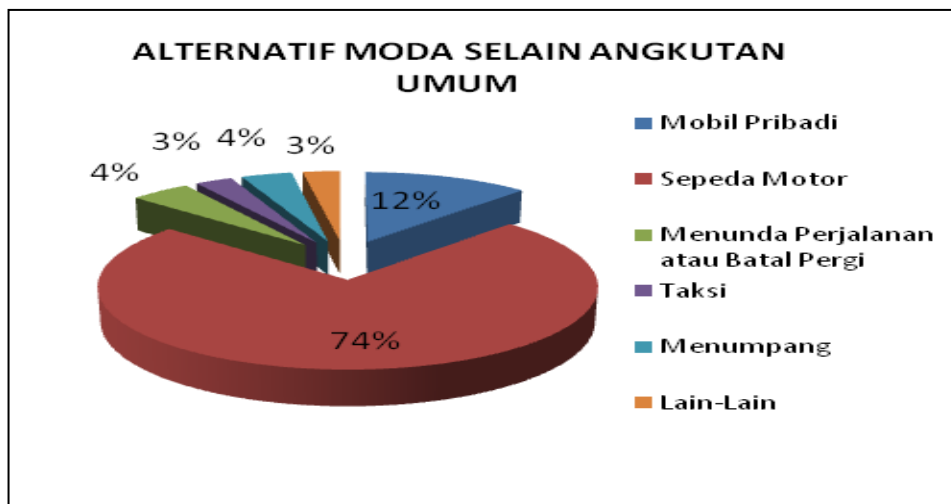
Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 6.
Penggunaan Angkutan Umum.

b. Alternatif Moda Selain Angkutan Umum

Kecenderungan masyarakat Kota Banjarbaru menggunakan moda selain angkutan umum tergambar dalam perolehan hasil survei yaitu 74% responden menggunakan sepeda

motor sebagai alternatif moda selain angkutan umum. Selanjutnya 12% responden menggunakan mobil pribadi, 4% memilih menumpang atau menunda perjalanan, dan 3% memilih menggunakan taxi dan moda lainnya.



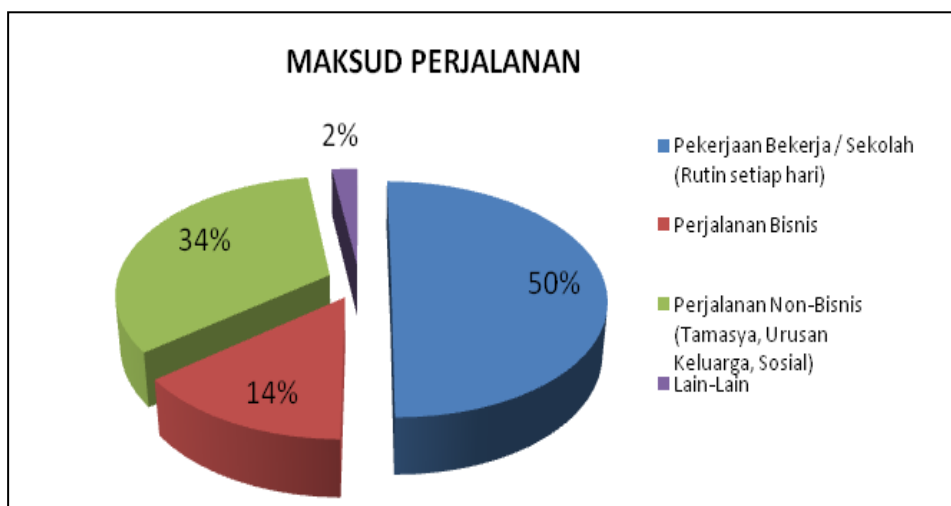
Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 7.
Alternatif Moda Selain Angkutan Umum.

c. Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan responden berdasarkan perolehan hasil survei terlihat bahwa penggunaan angkutan umum 50% untuk perjalanan

sekolah/bekerja. Selanjutnya untuk perjalanan non-bisnis (tamasya, urusan keluarga, dan sosial) sebesar 34%, perjalanan bisnis 14%, dan lainnya sebesar 2%.



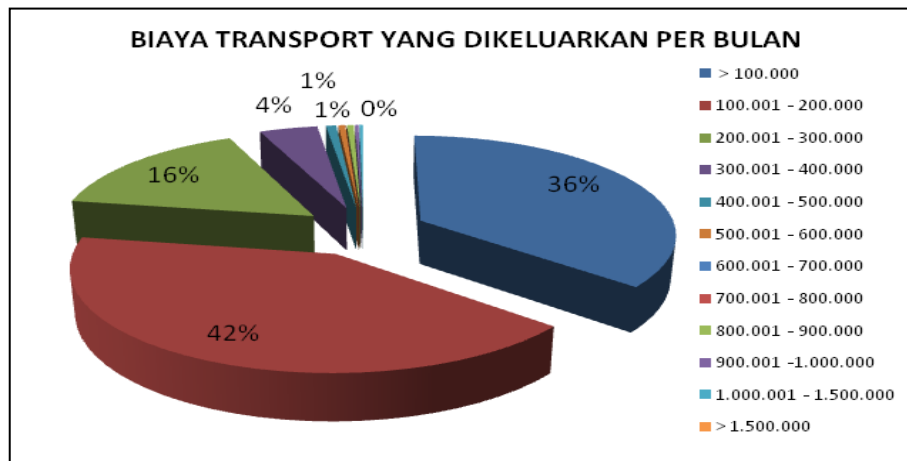
Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 8.
Maksud Perjalanan.

Dengan demikian dapat dikatakan kebutuhan perjalanan di Kota Banjarbaru didominasi untuk kepentingan sekolah/kuliah dan bekerja. Berdasarkan hasil pengamatan banyak dijumpai selain untuk keperluan bekerja, para siswa sekolah SMP/SMU di Kota Banjarbaru menggunakan sepeda motor untuk bersekolah. Meskipun beberapa sekolah menerapkan larangan penggunaan sepeda motor namun penyediaan lapangan parkir tak jauh dari sekolah mudah diperoleh.

d. Biaya Transportasi yang Dikeluarkan per Bulan

Biaya transportasi yang dikeluarkan oleh pengguna jalan di Kota Banjarbaru paling dominan berkisar antara Rp. 100.000-200.000 per-bulan sebanyak 42% dari jumlah keseluruhan responden. Kemudian ditempat kedua sebesar dibawah Rp. 100.000 per bulan sebanyak 36%, dan diurutan ketiga antara Rp. 200.000-300.000 per bulan sebanyak 16%.



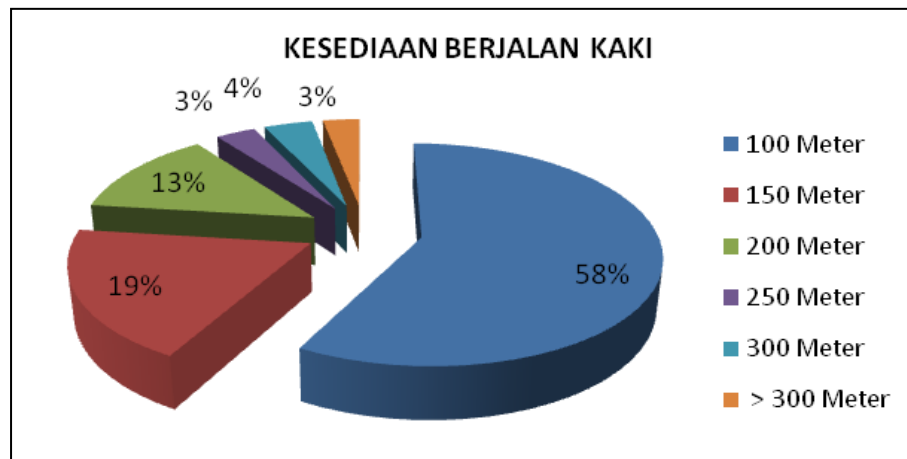
Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 9.
Biaya Transport yang Dikeluarkan per Bulan.

e. Kesiediaan Berjalan Kaki Responden

Rendahnya kemauan berjalan kaki masyarakat Kota Banjarbaru dipertegas dengan perolehan data kesiediaan berjalan kaki, yaitu hanya sekitar 58% responden bersedia berjalan kaki untuk jarak 100 meter.

Sementara untuk jarak 150 meter hanya sekitar 19% dan kesiediaan responden berjalan kaki untuk jarak 200 meter hanya 13%. Selanjutnya, kesiediaan responden semakin sedikit untuk jarak ≥ 300 meter.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 10.
Jarak Kesiediaan Berjalan Kaki.

Kondisi tersebut secara tak langsung mempengaruhi budaya penggunaan angkutan umum masyarakat Kota Banjarbaru, berimplikasi terhadap kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor. Terlebih lagi dengan semakin meningkatnya perekonomian masyarakat dan banyaknya kemudahan dalam mendapatkan kredit sepeda motor. Kerenanya dapat dijumpai penumpang angkutan umum yang membayar ekstra antara sekitar Rp 10.000 - Rp 15.000 dengan catatan angkutan umum mengantar hingga

ke tempat tujuan si penumpang di luar dari trayek yang dilalui oleh angkutan umum.

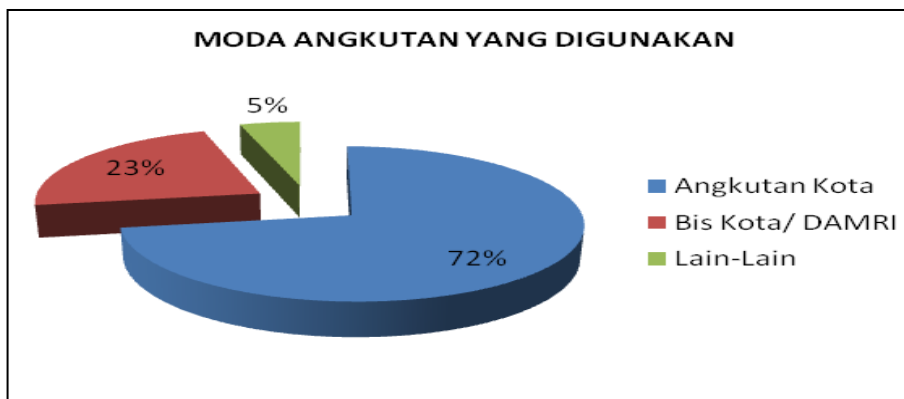
3. Persepsi Pengguna Angkutan Jalan

a. Persepsi Terhadap Pelayanan Angkutan Umum

Gambaran kinerja pelayanan angkutan kota salah satunya dapat diketahui berdasarkan pelayanan yang diberikan kepada pengguna angkutan jalan sebagai penerima jasa pelayanan angkutan kota. Moda angkutan yang pernah digunakan oleh mayoritas responden adalah angkutan kota sebesar 72%

selanjutnya 23% untuk penggunaan bis kota/damri dan 5% moda lainnya. Penggunaan bis kota/damri oleh masyarakat Kota Banjarbaru biasanya untuk perjalanan lintas

provinsi. Karenanya dapat dikatakan angkutan umum di Kota Banjarbaru berpotensi menjadi moda angkutan utama dalam mendukung aktivitas masyarakat Banjarbaru.

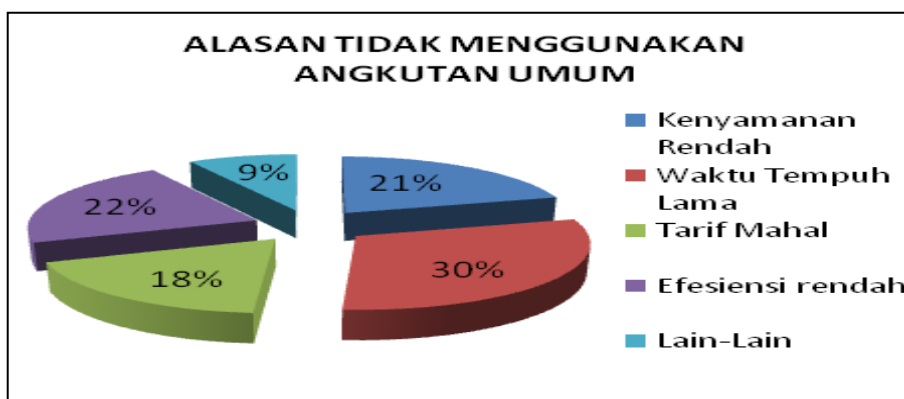


Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 11.
Moda Angkutan Yang Digunakan.

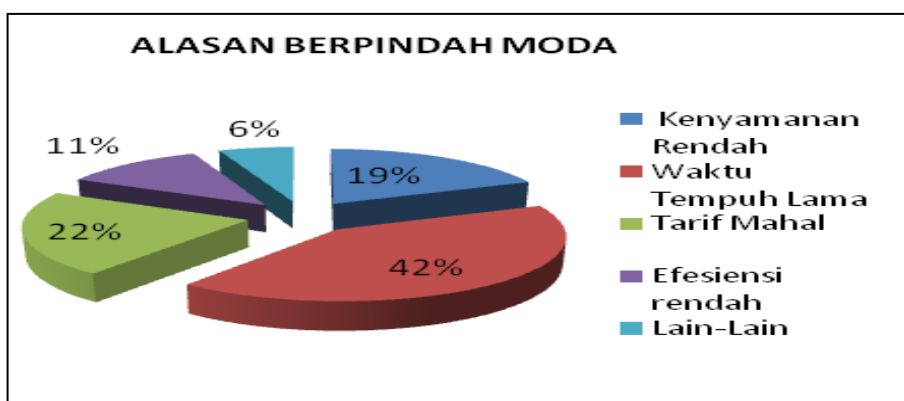
Sebesar 30% responden menyatakan alasan tidak menggunakan angkutan umum dikarenakan waktu tempuh yang lama, selanjutnya 22% dikarenakan efisiensi yang rendah, 21% dikarenakan kenyamanan rendah, 18% dikarenakan tarif yang

mahal dan 9% alasan lainnya. Maka dua hal utama yang menjadi alasan kuat responden kurang menyukai penggunaan angkutan umum adalah waktu tempuh yang lama dan kenyamanan yang rendah.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 12.
Alasan Tidak Menggunakan Angkutan Umum.

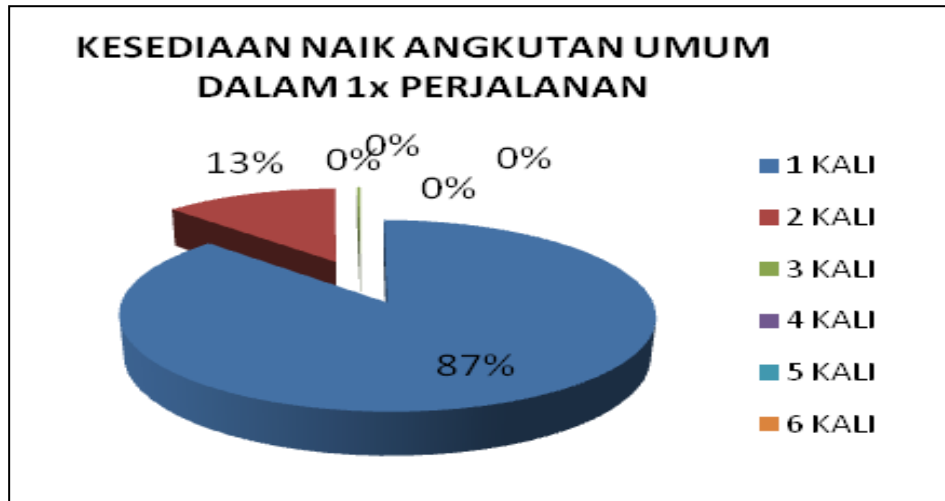


Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 13.
Alasan Berpindah Moda.

Kondisi tersebut diperkuat bahwa 42% responden dikarenakan waktu tempuh yang lama cenderung berpindah moda, yaitu menggunakan sepeda motor, dimana keunggulan karakteristik dari sepeda motor

dibandingkan angkutan umum, antara lain dari segi waktu lebih efektif karena pelayanan *door-to-door*, lebih nyaman karena pengguna dapat mengatur waktu dan rencana perjalanan serta biaya murah.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

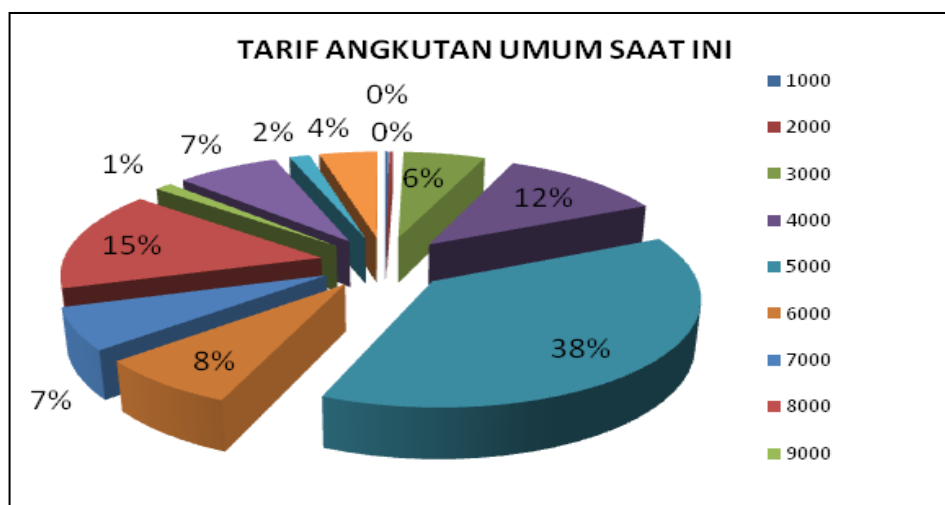
Gambar 14.
Kesediaan Naik Angkutan Umum.

Potensi masyarakat Kota Banjarbaru menggunakan angkutan umum dalam 1x perjalanan, yaitu sebanyak 1x kendaraan/moda angkutan sebesar 87%. Sementara sisanya 13% masih bersedia menggunakan 2x kendaraan atau dengan kata lain melakukan perpindahan angkutan umum (transfer).

b. Persepsi terhadap Tarif

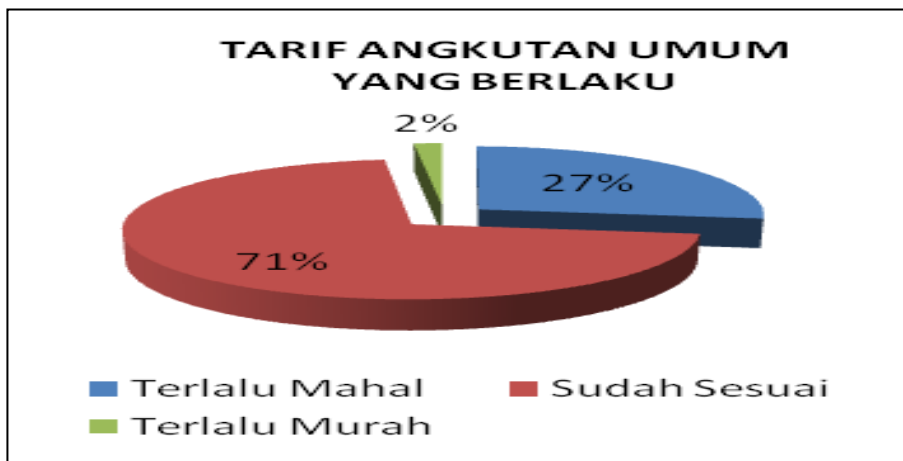
Rentang tarif angkutan umum yang dibayarkan oleh responden saat ini cukup bervariasi yaitu tarif rata-rata

sebagian besar angkutan umum yang beroperasi sebanyak 38% adalah sebesar Rp 5000,- selanjutnya 15% sebesar Rp 8000,- dan 12% sebesar Rp 4000,- serta 8% sebesar Rp 6000,-. Sementara itu sisanya 7% untuk tarif sebesar Rp 7000,- dan Rp 10.000,- serta 6% dengan tarif Rp 3000. Secara keseluruhan tarif angkutan umum yang berlaku di Kota Banjarbaru saat ini dianggap sudah sesuai (71%) dan 27% menyatakan tarif terlalu mahal.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 15.
Tarif Angkutan Umum.



Sumber: Hasil Survei Primer, 2015

Gambar 16.
Persepsi Terhadap Tarif Yang Berlaku.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota dan masyarakat Kota Banjarbaru tarif yang berlaku sesuai ketentuan adalah Rp 3000 - Rp 4000 untuk anak sekolah dan dewasa Rp 5.000 - Rp 8.000 untuk setiap kali perjalanan. Namun demikian beberapa kali pengamatan di lapangan ditemui masyarakat Kota Banjarbaru yang membayar dengan tarif Rp 10.000 sebagai ekstra atas permintaan mereka agar angkutan umum mengantarkan hingga ke depan rumah atau persis di muka tempat yang dituju. Meskipun tarif yang dibayarkan saat ini sudah dianggap sesuai oleh 71% responden, namun 21% yang menyatakan tarif saat ini terlalu mahal perlu menjadi perhatian Pemerintah Kota Banjarbaru. Tarif moda suatu angkutan mempengaruhi pemilihan moda transportasi, semakin tinggi tarif yang diberikan semakin rendah permintaan jasa transportasi sebaliknya semakin rendah tarif yang diberikan semakin tinggi permintaan akan jasa transportasi. Untuk itu Pemerintah Kota Banjarbaru harus selektif dalam menentukan tarif suatu jasa angkutan.

KESIMPULAN

Mengacu pada Perda Nomor 27 Tahun 2000 tentang Izin Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum di Jalan di Wilayah Kota Banjarbaru tersedia 9 jaringan trayek namun hanya 2 jaringan trayek yang aktif saat ini. Operasional pelayanan angkutan umum masih terbatas pada jaringan utama primer dan jaringan kolektor selatan. Semua angkutan hanya melewati satu jalur yang sama tanpa ada sub terminal sebagai tempat pemberhentian sementara menuju titik akhir. Pelayanan angkutan umum saat ini baru melayani 7 dari 20 kelurahan yang ada di Kota Banjarbaru. Daerah pelayanan rute masih sangat terbatas sekitar 100 -150 meter untuk setiap koridor jalan. Jarak rata-rata responden dan kesediaan responden berjalan kaki hanya sekitar 58% untuk

jarak ≤ 150 meter. Kinerja pelayanan angkutan umum di Kota Banjarbaru secara keseluruhan sudah cukup baik mengacu pada standar penilaian kinerja pelayanan angkutan umum yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan hasil evaluasi, pelayanan angkutan umum di Kota Banjarbaru saat ini belum sesuai dengan rencana dokumen RPJMD Kota Banjarbaru Tahun 2011 - 2015. Namun demikian adanya rencana pengembangan jaringan trayek angkutan umum oleh pihak Organda dan Dinas Perhubungan Kota diharapkan dapat meningkatkan pelayanan angkutan umum yang ada saat ini.

Pola pergerakan angkutan jalan di Kota Banjarbaru meliputi pergerakan eksternal, yaitu pergerakan antar kecamatan dan pergerakan internal, yaitu pergerakan antar kelurahan yang masih berada pada satu wilayah kecamatan. Pergerakan terbesar dari total seluruh pergerakan pengguna angkutan jalan di Kota Banjarbaru adalah pergerakan dalam Kecamatan Banjarbaru Utara, yaitu sebesar 42,4%. Hal ini sangat memungkinkan karena wilayah Kecamatan Banjarbaru Utara terletak pada jalur arteri utama yang dilayani oleh angkutan umum untuk trayek A dan termasuk zona permukiman padat tinggi dengan pola ruang kegiatan perdagangan, perkantoran dan rumah sakit kota. Pergerakan yang berasal dari wilayah luar Kota Banjarbaru didominasi oleh wilayah Kota Martapura sebesar 11,68%.

Karakteristik pengguna angkutan umum di Kota Banjarbaru sebagian besar berada pada usia produktif. Dominasi pengguna angkutan jalan berusia <20 tahun yang melakukan perjalanan untuk kegiatan bersekolah/kuliah atau bekerja. Hal ini didukung berdasarkan perolehan data jenis pekerjaan responden, yaitu sebanyak 34% adalah pelajar/mahasiswa.

Berdasarkan maksud perjalanan maka aktivitas sekolah/kuliah dan bekerja mendominasi kebutuhan perjalanan masyarakat di Banjarbaru.

Karena terbatasnya keterjangkauan pelayanan angkutan umum maka masyarakat cenderung beralih menggunakan moda selain angkutan umum seperti sepeda motor yang berada pada posisi pertama sebanyak 74% sebagai moda alternatif.

Disamping itu, rendahnya kesediaan jalan responden yaitu dengan jarak rata-rata berjalan hanya 100 - 150 meter berimplikasi terhadap kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor. Sementara itu, berdasarkan standar pelayanan lingkup wilayah angkutan adalah seluas 400 meter pada setiap koridor kiri dan koridor kanan ruas jalan.

Oleh karena itu masyarakat Kota Banjarbaru mempunyai kecenderungan menggunakan sepeda motor didukung oleh tingkat pendapatan masyarakat Kota Banjarbaru yang terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun serta kemudahan masyarakat mendapatkan motor dengan cara kredit. Berdasarkan preferensi pengguna angkutan umum, tercatat responden yang tidak bersedia menggunakan angkutan umum sebanyak 44%. Hal tersebut disebabkan waktu tempuh menggunakan angkutan umum yang lebih lama. Salah satunya adalah karena supir dapat mengantarkan penumpang sampai pintu tujuan dengan membayar tarif yang lebih besar dari tarif umumnya yang mengakibatkan tingkat kenyamanan menjadi rendah, menggunakan angkutan umum masih sangat rendah. Rendahnya penggunaan angkutan umum di Kota Banjarbaru juga disebabkan terbatasnya trayek jaringan angkutan umum yang hanya terdiri dari dua trayek (Trayek A dan B) dan kurang menjangkau ke wilayah permukiman.

SARAN

Organda dan Pemerintah Kota Banjarbaru perlu memikirkan lebih baik untuk rencana pengembangan trayek angkutan umum agar lebih menjangkau ke semua wilayah khususnya yang memiliki zona tarikan aktivitas. Kewajiban bagi Pemerintah Kota Banjarbaru untuk memberikan pelayanan angkutan umum meskipun kawasan tersebut tidak termasuk strategis.

Pengembangan halte angkutan umum di Kota Banjarbaru sebaiknya diarahkan pada lokasi yang berdekatan dengan simpang jalan akses ke permukiman, simpang jalan utama (arteri) dan jalan kolektor dan di depan lokasi sekolah, perkantoran, pabrik, pasar, rumah sakit dan pusat-pusat aktivitas kegiatan masyarakat, untuk menarik minat masyarakat menggunakan angkutan umum.

Pemerintah Kota Banjarbaru sebaiknya mempertimbangkan BOK kendaraan umum dan keterjangkauan masyarakat dalam menentukan tarif

jasa angkutan.

Rencana pengembangan jaringan trayek angkutan umum oleh pihak Organda dan Dinas Perhubungan Kota sebaiknya disesuaikan dengan rencana pengembangan Kota Banjarbaru ke depannya dan kebutuhan masyarakat.

Berdasarkan hasil analisis, asal tujuan penumpang terbanyak adalah pergerakan internal kecamatan, sehingga pengembangan trayek tidak perlu terlalu panjang tetapi menyentuh pusat-pusat kegiatan seperti sekolah, pasar dan perkantoran.

Rencana pengembangan jaringan trayek angkutan umum oleh Dinas Perhubungan Kota Banjarbaru dan Organda sebaiknya dilakukan dalam rangka pemberian akses pelayanan angkutan umum untuk wilayah permukiman padat, yaitu di Kelurahan Syamsuddin Noor dan Loktabat Selatan; menghubungkan antara jaringan jalan arteri primer ke jalan kolektor menuju Bandar Udara Syamsuddin Noor; pemberian akses pelayanan angkutan umum untuk lingkaran selatan pada jaringan jalan arteri sekunder, yaitu Jalan Trikora. Dalam rangka memfasilitasi pelayanan angkutan umum untuk wilayah perkantoran pemerintah provinsi, pemerintah kota dan swasta kedepannya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih disampaikan kepada Kepala Badan Litbang Perhubungan, Kepala Pusat Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Pemerintah Kota Banjarbaru khususnya Dinas Perhubungan Kota Banjarbaru, para peneliti dan pembantu peneliti yang telah mendukung sehingga penelitian ini dapat selesai dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS Kota Banjarbaru. 2015. *Kota Banjarbaru Dalam Angka 2015*. Banjarbaru.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta.
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Trasito.
- Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward k. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Salim, Abas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Simon dan Shister, Walter Nicholson. 1996. *Webster's New World Colledge Dictionary, 3rd edition*.

- Washington, D.C. "Microeconomic Theory". 9th Edition. South Western: Thomson.
- Subiakto. 2009. *Preferensi Pengguna dan Penyedia Jasa Terhadap Sistem Jaringan Transportasi Jalan (JTJ) yang Mendukung Pelabuhan di Kabupaten Belitung*. UGM. Semarang.
- Tamin, Ofyar. Z. 2003. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- The World Bank. 1986. *Urban Transport: A World Bank Policy Study*, Microinfo, US
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Warpani, P Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB.
- Wells, G.R .1975. *Comprehensive Transport Planning*. London: Charles Griffin.
- Wojowasito dan Poerwadarminta. 1980. *Kamus Lengkap*. Bandung: Hasta.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang *Perencanaan Jaringan Trayek Angkutan Kota*. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Banjarbaru Tahun 2011 - 2015.